

JOURNAL DE MONACO

JOURNAL HEBDOMADAIRE

Politique, Littéraire et Artistique

PARAISANT LE MARDI

ABONNEMENTS :

MONACO — FRANCE — ALGÉRIE — TUNISIE
Un an, 12 fr.; Six mois, 6 fr.; Trois mois, 3 fr.
Pour l'ÉTRANGER, les frais de poste en sus
Les Abonnements partent des 1^{er} et 16 de chaque mois

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Place de la Visitation

Il est rendu compte de tous les ouvrages français et étrangers
dont il est envoyé deux exemplaires au journal.
Les manuscrits non insérés seront rendus.

INSERTIONS :

Réclames, 50 cent. la ligne; Annonces, 25 cent.
Pour les autres insertions, on traite de gré à gré.

S'adresser au Gérant, Place de la Visitation.

PARTIE OFFICIELLE

ALBERT I^{er}

PAR LA GRACE DE DIEU
PRINCE SOUVERAIN DE MONACO

Vu Notre Ordonnance du 10 juin 1909 déclarant d'utilité publique l'occupation du passage privé à l'aval de l'avenue des Citronniers pour y établir une canalisation des eaux-vannes et des eaux d'arrosage de la Noix provenant de l'immeuble appartenant à M. Jacquin et des immeubles voisins;

Vu le rapport du Directeur des Travaux Publics du 23 juillet 1909;

Vu la délibération du Comité des Travaux Publics du 5 août 1909, approuvée par Nous, de laquelle il résulte que les formalités prescrites par les articles 2, 3, 4, 5 et 6 de l'Ordonnance du 22 mai 1858 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ont été remplies;

Considérant que d'après la même délibération susvisée, les protestations des propriétaires intéressés produites à l'enquête ouverte à la Mairie du 5 au 16 juillet 1909 ne sont pas à retenir, et qu'il y a lieu de poursuivre l'expropriation nécessaire à l'établissement d'une canalisation d'eaux-vannes dans le passage dont il s'agit, suivant le plan soumis à l'enquête;

Vu l'Ordonnance du 22 mai 1858 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Avons Ordonné et Ordonnons :

ARTICLE PREMIER.

Est définitivement déclarée d'utilité publique l'occupation du passage privé à l'aval de l'avenue des Citronniers, pour y établir une canalisation permettant l'évacuation des eaux-vannes et des eaux d'arrosage provenant de l'immeuble appartenant à M. Jacquin et des immeubles voisins.

ART. 2.

L'occupation du passage nécessaire à l'établissement de la dite canalisation aura lieu aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites par l'Ordonnance du 22 mai 1858.

ART. 3.

Notre Secrétaire d'Etat, Notre Procureur Général et Notre Gouverneur Général sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente Ordonnance.

Donné à Paris, le vingt et un septembre mil neuf cent neuf.

ALBERT.

Par le Prince :

Le Secrétaire d'Etat,
FR. ROUSSEL.

PARTIE NON OFFICIELLE

Echos et Nouvelles DE LA PRINCIPAUTÉ

A la suite de la catastrophe du dirigeable *La République*, S. A. S. le Prince a adressé à M. le Président Fallières le télégramme suivant :

« En apprenant le malheur survenu au dirigeable *La République*, je vous exprime l'émotion que me cause le sort du vaillant équipage, et le regret que j'éprouve pour une perte aussi grave. »

M. le Président de la République a répondu en ces termes :

« La part que Votre Altesse Sérénissime prend au deuil que nous cause la mort des courageuses victimes du dirigeable *La République* me touche vivement. J'ai à cœur de La remercier du télégramme qu'Elle m'adresse en cette triste circonstance. »

S. A. S. le Prince a reçu au Château de Marchais, les 25 et 26 septembre, S. Exc. l'Amiral Hautefeuille, Gouverneur Général de la Principauté.

S. G. M^{gr} du Curel, Evêque de Monaco, a passé à Marchais les journées des 27 et 28 septembre.

S. Exc. le Gouverneur Général de la Principauté, M. l'Amiral Hautefeuille, est rentré le lundi 4 courant, et a repris possession de ses fonctions.

MM. les Chefs de Service seront reçus tous les jours le matin. La réception des autres personnes aura lieu tous les après-midi, de 2 h. 1/2 à 4 h. 1/2, le samedi excepté.

Bureaux de tabacs. — Sur la proposition de S. Exc. le Gouverneur Général, Son Altesse Sérénissime a daigné approuver les candidatures de MM. Cléricy (bureau de tabacs entre la Rousse et la frontière); Biancheri (pour le quartier des Moneghetti); et M^{lle} Lyard (pour le quartier des Carmélites).

Un malheureux accident s'est produit le samedi 25 septembre à bord du yacht *Princesse-Alice*, actuellement en réparations aux Chantiers de La Seyne. La partie supérieure du mât de misaine, qui était en mauvais état, s'est rompue au moment où deux matelots se trouvaient sur les vergues. L'un, le nommé Cadio, fut précipité sur le pont d'une hauteur de douze mètres, et succomba une heure après. L'autre n'eut que de légères blessures.

Les obsèques de Cadio, qui était un des plus anciens matelots de la *Princesse-Alice*, ont eu lieu le mardi 28. S. A. S. le Prince s'y est fait représenter par M. le capitaine de frégate d'Arodes de Peyriague, aide de camp et commandant en second du yacht.

Les journaux du littoral relaient, il y a quelques jours, la capture, au Cros-de-Cagnes, d'une baleine qui a été transportée à Monaco et placée sur le quai du port où le public a été admis à l'examiner avant son transfert au Musée Océanographique. Cette baleine a, en effet, été acquise, par les soins de M. le docteur Richard, directeur du Musée, pour le compte de cet établissement scientifique.

Ce cétacé, dénommé *Balaenoptera musculus*, est un mâle très jeune, mesurant environ 5 m. 50 de long.

Après l'avoir photographié et avoir fait des moulages des diverses parties, il a été procédé au dépeçage de la bête pour dégager son squelette. Cette opération a été particulièrement délicate en raison du très jeune âge de ce cétacé; en effet, diverses parties du squelette étaient encore à l'état cartilagineux, et diverses autres parties, soudées entre elles chez l'adulte, étaient encore séparées.

Cet animal n'aurait pu fournir, paraît-il, que très peu d'huile.

Aussitôt que le dépeçage sera achevé, on procédera au montage du squelette qui sera exposé dans une des galeries du Musée.

Nous croyons devoir soumettre, à cette occasion, les observations intéressantes qui ont été faites, sur ces hôtes inattendus de la Méditerranée, par M. P.-J. Van Beneden, dans son *Histoire Naturelle des Cétacés des mers d'Europe*.

« La *Balaenoptera musculus* est la Balénoptère la plus commune; elle échoue sur les côtes d'Europe depuis la Laponie jusqu'au fond de la Méditerranée. Elle est aussi la plus anciennement connue: Aristote parle d'elle sous le nom de *Mysticetus*; il lui met dans la bouche des poils qui rappellent, dit-il, les soies du porc, et qui ne peut s'appliquer qu'à un cétacé à fanons.

« C'est ce dernier cétacé qui pénètre le plus souvent dans la Méditerranée.

« Ce n'est que depuis peu que l'on connaît deux exemplaires de *Balaenoptera rostrata*, un de *Balaena biscayensis* et un de *Megaptera boops*, qui ont pénétré accidentellement dans cette mer intérieure, tandis que la *Balaenoptera musculus* y est assez fréquente, au point que Cuvier la croyait propre à la Méditerranée; aussi, pour le grand naturaliste du Museum, c'était le *Rorqual de la Méditerranée*, tandis que les autres espèces n'étaient que des âges différents du *Rorqual de la mer du Nord*.

« Toutes les Balénoptères qui pénètrent dans les mers intérieures d'Europe sont propres à l'Atlantique, et on peut même ajouter à l'Atlantique Septentrionale.

« Il est vrai, on a capturé il y a une vingtaine d'années un *Musculus* assez jeune (5 m. 25) pour supposer qu'il est né dans la Méditerranée; mais quand cela serait vrai, il n'est pas démontré que ce n'est pas une mère grosse qui, approchant des côtes pour chercher une baie propice à la parturition, a pénétré accidentellement par le détroit de Gibraltar et dont le baleineau à peine né a été capturé.

« On a d'ailleurs capturé, dans la Méditerranée, d'autres femelles accompagnées de leur baleineau ou qui y ont mis bas.

« En 1883, on en a vu une avec son jeune baleineau au nord-ouest du cap de Creux, et le 3 septembre 1870 une femelle, presque à terme, a été capturée sur les côtes du département de l'Hérault.

« On cite encore la capture d'une autre femelle accompagnée d'un baleineau de 6 mètres.

« Sur la plage de Monte-Rosso une femelle, en état de gestation, a été trouvée morte en 1878. »

On s'aperçoit, par ce qui précède, que le fait n'est pas sans précédent. Mais de semblables captures sont toujours précieuses. Elles permettent non-seulement de satisfaire la curiosité du public, mais, comme dans l'occasion qui nous occupe, elles donnent aux savants le moyen de faire, sinon des découvertes rares, du moins des constatations intéressantes.

TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE DE MONACO

Dans son audience du 27 septembre 1909, le Tribunal de première instance a condamné le nommé M. V., né à Casale-Monferrato (Italie) le 1^{er} août 1867, tapissier, demeurant à Monaco, à 25 francs d'amende (par défaut), pour exercice de la profession de traiteur sans autorisation.

L'AVIATION AU TEMPS DES ATLANTES

Parmi les chercheurs que le problème de « l'Atlantide » a passionné, il en est un, W. Scott-Elliott, qui plus favorisé que bien d'autres, a pu prendre connaissance de documents conservés depuis les temps les plus reculés dans des lieux sûrs et loin de nos races turbulentes de l'Occident.

Les fragments qu'il en publia ultérieurement furent considérés par beaucoup comme de pure imagination. Pour ceux mieux informés du mécanisme dont procèdent les recherches historiques, éloignées de nous par des centaines de mille ans, il apparut qu'un grand effort avait été fait pour arriver à la juste compréhension du monde tel que nous le voyons et que, sans la connaissance complète du plus lointain passé, toutes les spéculations ethnologiques resteront toujours futiles et erronées.

Le cours suivi par la race dans son développement n'est que chaos et confusion, sans la clef que nous offre le caractère de la civilisation atlantéenne, ainsi que la configuration de la terre

à cette époque. Les géologues savent que la surface de la terre et celle de l'océan se sont fréquemment substituées l'une à l'autre et ils savent aussi que ces surfaces étaient habitées.

Tous les événements auxquels notre planète a été mêlée dans le passé sont photographiés par la Nature sur une page impérissable de la matière hyperphysique, et la mémoire de la Nature est une unité prodigieuse; celui qui par un effort approprié peut y lire, devient capable de rappeler ce passé, si lointain soit-il.

Quoiqu'il en soit, voici, résumé, un fragment des documents dont il est parlé plus haut, et l'étonnement du lecteur égalera la stupéfaction de W. Scott-Elliott, lorsqu'il trouva dans un manuscrit, vieux de plusieurs mille ans, des détails sur un problème qui passionne aujourd'hui le monde moderne.

« Le mode de locomotion adopté par les Atlantes « était des plus prodigieux; la navigation aérienne « était d'un usage courant; mais ce n'était pas là « un moyen de transport employé par tous. Les « esclaves, les serviteurs et les artisans voya- « geaient à pied ou montaient sur des chars « grossiers aux lourdes roues et attelés d'ani- « maux étranges.

« Les bateaux aériens étaient ce que sont, de « nos jours, les équipages ou mieux les yachts, « relativement au nombre restreint des personnes « qui les possédaient: car ils furent toujours très « coûteux et de fabrication délicate. Généralement « ils n'étaient pas construits de manière à con- « tenir beaucoup de monde. La plupart ne conte- « naient que deux personnes, quelques-uns pou- « vaient contenir six ou huit passagers.

« Plus tard, quand les guerres et les luttes « mirent fin à « l'âge d'or », les vaisseaux de « guerre, destinés à la navigation aérienne, rem- « placèrent en grande partie les vaisseaux de « guerre marins.

« Ils furent alors construits de manière à porter « jusqu'à cinquante et même cent combattants.

« Le matériel employé à la construction des « bateaux aériens était le bois et le métal. Les « premiers étaient en bois; les planches dont on « se servait étaient très minces, mais imbibées « d'une substance qui, sans augmenter leur poids, « leur donnait la résistance du cuir. Elles acqué- « raient une force et une légèreté particulières.

« Lorsqu'on employait le métal pour cette sorte « de construction, c'était généralement un alliage « composé de deux métaux blancs et d'un seul « rouge. Il en résultait un produit métallique « blanc, semblable à l'aluminium, mais beaucoup « plus léger.

« La charpente raboteuse du navire aérien était « recouverte d'une épaisse feuille de ce métal qui « prenait sa forme et qu'on soudait à l'aide de « l'électricité, lorsque cela était nécessaire.

« Mais, qu'ils fussent en métal ou en bois, la « surface de ces navires était parfaitement unie « et sans soudure apparente: ils brillaient dans « l'obscurité comme s'ils étaient recouverts d'un « enduit lumineux.

« Leur aspect était celui d'un bateau, et ils « étaient invariablement fermés; car, lorsqu'ils « se trouvaient lancés à toute vitesse, il eût été « fort incommode, sinon imprudent, pour les pas- « sagers, de rester sur le pont.

« Les instruments de propulsion et de direction « pouvaient être mis en action à chacune des ex- « trémités du bateau. »

Mais la question la plus intéressante est celle de la *force motrice* dont on se servait. Au temps le plus ancien, il semble qu'on ait employé pour

leur direction ce pouvoir personnel désigné par Lord Bulwer-Lytton sous le nom de « *vril* ». (Voir son célèbre ouvrage *The coming race*.)

Que l'on y ait joint l'aide de quelque artifice mécanique, cela est de peu d'importance; mais, plus tard, ce pouvoir fut remplacé par une autre force qui, bien que générée d'une façon qui nous demeure inconnue, n'en agissait pas moins au moyen d'un mécanisme bien déterminé.

Cette force, encore inconnue à la science moderne, paraît s'être rapprochée davantage de celle dont l'application fut recherchée, voici une vingtaine d'années, par Keely en Amérique. On sait que Keely parvint à construire un moteur dont les résultats furent extraordinaires, mais que seul il parvenait à faire fonctionner. (Voir les comptes rendus et procès-verbaux de la Keely-Compagnie.)

Dans tous les cas, la force employée n'était pas l'électricité, mais de nature éthérique — force que la Science commence à soupçonner et sur laquelle diverses hypothèses ont déjà été faites, pour expliquer la cohésion des atomes.

Les combinaisons mécaniques qui permettaient d'utiliser cette force variaient essentiellement avec les vaisseaux aériens.

Mais la disposition la plus généralement adoptée était la suivante :

« Une forte et lourde caisse de métal, fixée au « centre du bateau, servait de générateur. De là, « la force passait à travers deux grands tubes « flexibles et se dirigeait vers chaque extrémité « du vaisseau, ainsi que vers huit tubes supplé- « mentaires fixés de l'avant à l'arrière.

« Ceux-ci avaient une double rangée d'ouver- « tures dirigées verticalement vers le haut et le « bas.

« Au début du voyage, on ouvrait les soupapes « des huit tubes supplémentaires se dirigeant vers « le bas — toutes les autres soupapes restaient « fermées. Le courant s'échappant de ces tubes « venait frapper la terre avec une telle force que le « bateau s'élevait dans l'espace, tandis que l'air « continuait à fournir le point d'appui nécessaire. « Lorsqu'on avait atteint une hauteur suffisante, « le tube flexible placé à l'extrémité du vaisseau « et dirigé vers le point à atteindre était mis en « mouvement, tandis que, par une demi-fermeture « des soupapes, le courant passant à travers les « huit tubes verticaux se trouvait réduit de ma- « nière à ce que la hauteur atteinte soit maintenue.

« La plus grande partie du courant étant alors « amenée dans le tube principal, dont l'extrémité « se dirigeait vers le bas, à l'arrière du bateau, « en formant un angle d'environ 45°, servait tout « à la fois à maintenir l'élévation et à produire le « mouvement de propulsion qui faisait avancer « le vaisseau à travers l'espace.

« On gouvernait le bateau en expulsant le cou- « rant à travers ce tube, car le moindre change- « ment dans la direction de ce dernier influençait « la marche du bateau. Une surveillance cons- « tante n'était pourtant pas nécessaire. Lorsqu'on « entreprenait un long voyage, on pouvait fixer le « tube.

« Le maximum de vitesse obtenu par les Atlantes « fut d'environ 100 milles à l'heure (160 kilom.), « et le mouvement du vaisseau n'était jamais sui- « vant la ligne droite, mais toujours suivant une « courbe ondulante, le vaisseau se rapprochant ou « s'éloignant de la terre.

« La hauteur à laquelle ils parvenaient ne dé- « passait pas quelques centaines de pieds (envi- « ron 200 mètres); lorsque des montagnes élevées « se trouvaient sur leur passage, ils devaient « changer leur direction et tourner l'obstacle, car

« l'air raréfié ne pouvait plus leur fournir le point d'appui nécessaire.

« Pour arrêter le bateau à son arrivée, on devait laisser échapper le courant par le tube placé à l'extrémité du bateau qui était dirigée vers le point d'arrivée; et le courant heurtant violemment la terre où l'air agissait comme un frein, tandis qu'à l'arrière la force propulsive diminuait graduellement.

« Il faudrait encore expliquer l'emploi des huit tubes dirigés vers le haut; c'était là une combinaison ayant trait au genre de guerre que mettaient les bateaux aériens.

« Ayant à leur disposition une force si puissante, les vaisseaux aériens l'utilisaient, en temps de guerre, en la dirigeant contre le bateau ennemi, de façon à détruire son équilibre et à le retourner complètement.

« Le bateau profitait alors de cette situation désavantageuse pour attaquer son adversaire à l'aide du bélier. Il y avait encore le danger d'être précipité à terre, à moins que la manœuvre des soupapes ne fut très rapidement exécutée; quelle que soit la position du bateau, le courant devait passer par les tubes dirigés vers la terre, tandis que les tubes dirigés vers le haut devaient être fermés. Pour redresser le bateau culbuté et le remettre horizontalement sur sa quille, on se servait des quatre tubes dirigés vers le bas, à l'une des extrémités du vaisseau, tandis que les quatre tubes placés à l'autre extrémité devaient rester fermés. »

Telle fut l'aviation au temps des Atlantes.

A lire les détails qui précèdent, on peut être porté à y voir de la fantaisie à la « Jules Verne ». Qu'on n'oublie pas cependant, que si fantaisie il y a, elle est écrite sur des manuscrits vieux de plusieurs milliers d'années; il faudrait en tous cas accorder à nos grands ancêtres beaucoup d'imagination!

E. IZARD.

CAUSERIE SCIENTIFIQUE

La planète Mars et l'Etude de Charles Cros

par le docteur Maurice DUSOLIER.

(Suite et fin.)

Quoi qu'il en soit, le signal étant supposé aperçu de Mars ou de Vénus « sur le bord obscur du disque de la Terre », une question se posera pour les observateurs de là-bas : Est-ce un phénomène astronomique banal, une éruption volcanique, par exemple, « en un mot un phénomène naturel où ne se manifeste d'autre volonté que l'insondable volonté universelle »? « Des apparitions et des disparitions suivant une loi périodique simple n'écarteraient pas l'idée d'un phénomène astronomique... Il importe donc que le signal n'ait pas ce caractère, mais qu'il subisse des modifications telles que son origine voulue et son but ne restent pas douteux. Ces modifications seront tout simplement des intermittences spéciales, que nous allons déterminer... Je dois dire tout d'abord — et la suite de l'étude justifie cet avis — que la première notion à échanger est celle d'une *numération*. »

Là commence (et malheureusement je dois abrégé) la partie vraiment et profondément originale du mémoire de Cros. Sa trouvaille n'est point précisément dans son idée d'une émission de lumière avec des miroirs, procédé renouvelé d'Archimède, comme il s'amuse à l'indiquer lui-même; et peut-être à cet égard les détails qu'il donne et les calculs qu'il résume sont-ils, je le répète, bien sujets à révision; son originalité véritable est dans la technique rythmique de l'émission des signaux, technique qui part d'une première conception idéalement simple et qu'il montre capable d'un développement

régulier tel que « cette petite lumière suffit à transporter tout un monde dans un autre; dans les rythmes de ses apparitions et disparitions peuvent s'incarner toutes les essences perceptibles et concevables. Une fois le mode de numération adopté de part et d'autre, les hommes, si l'on veut, vont commencer les rapports explicites. »

Des nombres, Cros montre comment on passe facilement aux figures, par des procédés analogues à ceux qui sont employés pour la notation numérique des dessins dans diverses industries, entre autres le tissage et la broderie. « Il y a là, dit-il, toute une science qui, suivant la marche ordinaire, se pratique avant d'être systématisée. Il en sortira une nouvelle et importante branche des mathématiques, et par suite une classification nouvelle de ces sciences primordiales. L'étude des *rythmes* prendra place au même rang que celle des *figures*. » Cros déclare que ce n'est là, toutefois, qu'une indication très sommaire et toute préalable; que ses propres recherches et ses réflexions l'ont déjà conduit plus loin qu'il ne le marque, et qu'il en rendra compte si on le lui demande.

« Disons tout de suite, d'ailleurs, ajoute-t-il, qu'outre des conventions abrégatives qui s'établiront par la suite, on prévoit dès à présent que des procédés de transmission très rapide pourront être mis en œuvre. En effet, que l'on colore diversement les rayons, chaque élément de la numération deviendra un éclair simple dont la teinte seule indiquera la valeur. Ou bien tel signe donné aura tant de valeurs différentes que ses colorations possibles. A cela il faut ajouter la possibilité de polariser la lumière suivant tous les angles du cadran et celle de lui faire traverser des vapeurs dont l'analyse spectrale retrouverait la nature au lieu d'arrivée. Ces ressources semblent promettre un langage interplanétaire aussi précis et aussi rapide que sa suprême importance l'exigera... Chaque savant, chaque homme donnera son avis sur la Terre, et de là-bas il viendra peut-être quelque idée bien au-dessus de toutes celles que je pourrais émettre désormais. »

Puis Cros donne quelques exemples de transmissions numériques et figuratives. « La représentation figurative du savoir humain, conclut-il, forme une étude particulière et très vaste, qui nous entraînerait trop loin. Elle mérite d'ailleurs d'être traitée à part et demandera pour l'application de nombreux collaborateurs. Du reste, ce travail d'idéographie aura eu des précédents, quoique le but des travaux antérieurs ne soit pas le même que le but actuel... » Il sent une objection : la Terre n'a pas encore aperçu de signaux, et pourtant il doit y avoir quelque part autour d'elle, dans l'infini des possibles, des êtres qui possèdent de plus puissants moyens que nous. Nos frères de Mars, s'ils existent, sont sans doute nos aînés. Il croit pouvoir répondre qu'on a mal regardé : « Il faut une idée préconçue pour voir, et on ne l'a pas eue jusqu'ici. » Son dernier mot est : « Je serai heureux si je ne me heurte pas de toutes parts, comme cela m'est arrivé souvent, au non-savoir négateur de tout ce qui n'est pas le calque fidèle du passé. » Un peu plus haut, il disait : « Si aujourd'hui l'appel était fait à la Terre, il faudrait, avant d'y pouvoir répondre, vaincre l'ignorance, le scepticisme et le mauvais vouloir de bien des hommes, puis ensuite procéder à la construction délicate, difficile et coûteuse des appareils de transmission. Il y aurait ainsi bien du temps perdu et l'on désespérerait sans doute de nous là-bas. » Mais aussitôt, réagissant, laissant de côté ces prévisions négatives et poursuivant la recherche, il voyait plus loin dans l'avenir, il surprenait l'heure de la réponse. « Ce sera un moment de joie et d'orgueil pour les hommes. L'éternel isolement des sphères est vaincu. Plus de limite à l'avidité curieuse humaine, qui, déjà inquiète, parcourait la Terre comme un tigre dans sa cage trop étroite! »

C'est le seul accent de poète qu'on saisisse dans ce court mémoire. Tout entier il est écrit non de la plume d'un rêveur ou d'un fantaisiste, mais de la plume d'un

savant d'action. On ne s'y attendrait pas; on admire d'autant plus cette sobriété fermée, cette pratique et lucide concision. C'est dire que ces quelques pages, volontairement très ramassées, se refusent à être résumées : par là on les gâte, on les dénature. Quand j'essayai d'en tirer quelques lignes, tout le reste tend à suivre, et ma plume voudrait tout copier. Serait-ce du temps perdu? Eh! non... Que les mandarins officiels ne sourient pas, comme le leur disait Coppée, ce jour-là homme de vraie science dans la mesure où peut l'être par moments tout poète. Qu'ils prennent garde.

Voici que nous parcourons la Terre entière d'un pôle à l'autre; bientôt nous le ferons trop vite, avec les ailes que nous nous sommes données; la Terre se rapetisse sans cesse sous le pied de l'homme. Et l'homme, qui se suffit encore à lui-même, bientôt ne se suffira plus. Il tournera, comme dit Cros, dans sa cage

...here,

But here, upon this bank and shoal of time...

Il appellera, et sans doute on finira par lui répondre de quelque part. Quelle fièvre, quel vertige nous donnent les perspectives d'un seul siècle de l'avenir? Qu'est-ce que ne verra pas 2009? Rappelons-nous cette vieille femme qui, voyant monter au ciel la première montgolfière, s'écriait, radiieuse et désespérée : « Ah! les hommes trouveront le secret de ne plus mourir, mais ce sera quand je serai morte! » C'est animé de cette foi, fût-elle douloureuse, qu'il faut saluer avec émotion les esprits à la fois perspicaces et passionnés qui ont su brûler les étapes, et du fond d'un passé déjà lointain, semblent encore nous devancer... Il n'y a pas que les réalisateurs à saluer ici-bas, il y a aussi les précurseurs. Et à propos de ce cas, remarquons que le progrès purement industriel, qui caractérise surtout l'ère actuelle, bien qu'il nous serve et nous charme, reste en somme tout matériel; c'est un moyen, non une fin; par là, si admirable et si désirable qu'il soit, il est secondaire : ayons le courage d'avouer qu'un tel progrès est bien plus apparent que réel. Mais de la communication avec les autres sphères pourraient sortir un progrès essentiel de la connaissance, une mutation de valeurs intellectuelles et morales, un avancement harmonique enfin d'ordre absolu. Elargissant nos points de vue, volontiers nous nous déclarons maintenant bons Européens, bons « blancs », citoyens du monde civilisé. Nous dire bons Français, bons Allemands, ne nous suffit plus. Nous pousserons ce détachement des contingences physiques et cet intérêt pour les similitudes spirituelles jusqu'à concevoir un idéal de fraternité vraiment universelle et jusqu'à faire tout le possible pour en tenter l'expérience. L'honneur de Cros, c'est d'avoir laissé, au hasard de sa fièvre prophétique, de petits écrits, pauvrement imprimés, qui sont aujourd'hui, quarante ans après, et peut-être pour longtemps encore, d'extrême et poignante actualité.

L'Administrateur-Gérant : L. AUREGLIA

DISSOLUTION DE SOCIÉTÉ

(Deuxième insertion)

D'un acte sous seings privés en date à Cusset du 25 août 1909, enregistré à Vichy le 1^{er} septembre 1909, folio 21, case 154, passé entre MM. Adrien Boué et Paul Leboucq, coiffeurs, demeurant alternativement à Vichy et à Monte Carlo, il résulte :

Que la Société en nom collectif formée entre eux suivant acte reçu par M^e Chateau, notaire à Vichy, le 21 octobre 1906, sous la raison sociale Boué et Leboucq, pour l'exploitation de salons de coiffure à Vichy et à Monte Carlo, pour une durée de vingt années qui avaient pris cours le dit jour 21 octobre 1906, est dissoute à partir du 15 septembre 1909.

M. LEBOUQC garde la maison de Monte Carlo, à chargé par lui de verser, le jour de la dissolution, à son associé une somme de mille francs, et M. BOUÉ a la maison de

Vichy; les dites maisons comprenant l'achalandage, l'agencement, le mobilier et la suite du bail. Les marchandises, le linge et l'outillage mobile seront partagés par moitié.

Le recouvrement de l'actif social est confié à M^e Charles DEZANNEAU, avocat, demeurant à Monte Carlo, 6, passage Grana. Les parties régleront elles-mêmes le passif.

Deux exemplaires de cet acte ont été déposés le 23 septembre 1909 au Greffe du Tribunal de première instance de Monaco.

Les oppositions seront reçues, au plus tard, dans les dix jours qui suivront la présente publication, chez M^e Dezanneau, 6, passage Grana, où les parties font élection de domicile.

Monte Carlo, le 5 octobre 1909.

Dûment enregistré.

Boué et LEBOUCC.

VENTE DE FONDS DE COMMERCE

(Première insertion)

Par acte sous seing privé en date du 29 septembre 1909, M^{me} Arnoux, demeurant à Monte Carlo, a vendu à M^{lle} Jeanne Bonvallet, demeurant à Marseille, son établissement de *Maison Meublée* qu'il exploitait au Buckingham-Palace.

Les créanciers, s'il en existe, sont priés de faire opposition sur le prix de vente entre les mains de l'acquéreur au Buckingham-Palace, Monte Carlo, dans le délai de dix jours à compter de la date de l'insertion qui fera suite à la présente.

Monaco, le 5 octobre 1909.

Etude de M^e Lucien LE BOUCHER,
docteur en droit, notaire,
41, rue Grimaldi, Monaco.

CESSION DE FONDS DE COMMERCE

(Première insertion)

Suivant contrat reçu par M^e Alexandre Eymin, docteur en droit, notaire à Monaco, ayant substitué M^e Lucien Le Boucher, docteur en droit, notaire à Monaco, le vingt-sept septembre mil neuf cent neuf;

M. Jean Lescure, appelé en famille Baptiste, limonadier-restaurateur, demeurant à Monte Carlo, boulevard du Nord, a vendu à M. Augusto Onofri, maître d'hôtel, demeurant à Nice, place de la Liberté, n° 6, le fonds de commerce de bar, brasserie et de logeur en garni que M. Lescure exploitait et faisait valoir, sous la dénomination de *Brasserie Royale*, à Monaco, quartier de Monte Carlo, boulevard du Nord, dans des locaux faisant partie de l'immeuble dit *Spreeng Palace* appartenant à M. Giaume.

Avis est donné aux créanciers de M. Lescure, s'il en existe, d'avoir à former opposition sur le prix de la vente avant l'expiration d'un délai de dix jours à compter de la date de l'insertion qui fera suite à la présente, au domicile à cet effet élu à Monaco en l'étude de M^e Le Boucher, notaire, sous peine de ne pouvoir critiquer le paiement effectué en dehors d'eux.

Monaco, le 5 octobre 1909.

Alex. EYMIN.

Etude de M^e Lucien LE BOUCHER,
docteur en droit, notaire,
41, rue Grimaldi, Monaco.

CESSION DE FONDS DE COMMERCE

(Première insertion)

Suivant contrat reçu par M^e Alexandre Eymin, docteur en droit, notaire à Monaco, ayant substitué M^e Lucien Le Boucher, docteur en droit, notaire à Monaco, le 30 septembre mil neuf cent neuf;

M. Pierre Damilano, commerçant, et M^{me} Valentine Passero, son épouse, demeurant ensemble à Monaco, boulevard Charles III, n° 19, ont vendu à M^{me} Mélanie Guinard, repasseuse à l'hôtel Victoria, demeurant à Monte Carlo, hôtel Victoria, veuve de M. Pierre Buisson, le fonds de commerce de café,

restaurant, buvette et chambres meublées, que M. et M^{me} Damilano exploitaient à Monaco, boulevard Charles III, n° 19, maison Fautrier, sous la dénomination de *Café Restaurant Buvette Magenta*.

Avis est donné aux créanciers de M. et M^{me} Damilano, s'il en existe, d'avoir à former opposition sur le prix de la vente avant l'expiration d'un délai de dix jours à compter de la date de l'insertion qui fera suite à la présente, au domicile à cet effet élu à Monaco en l'étude de M^e Le Boucher, notaire, sous peine de ne pouvoir critiquer le paiement effectué en dehors d'eux.

Monaco, le 5 octobre 1909.

Alex. EYMIN.

AVIS

Messieurs les Actionnaires de la SOCIÉTÉ ANONYME DES BAINS DE MER ET DU CERCLE DES ÉTRANGERS A MONACO sont convoqués en Assemblée Générale extraordinaire, le **Mercredi 20 Octobre 1909**, à 2 heures et demie de l'après-midi, au Siège de la Société, à Monaco.

L'Assemblée Générale se compose de tous les propriétaires ou porteurs de deux cents Actions de la Société, ou de l'équivalent en cinquièmes, ayant déposé leurs titres au Siège social au moins huit jours avant la réunion de l'Assemblée.

La production des récépissés ou contrats de nantissement énoncés à l'article 35 des Statuts équivaut à celle des titres eux-mêmes.

ORDRE DU JOUR :

- 1° Modifications à apporter au Cahier des Charges ;
- 2° Modifications aux Statuts de la Société, notamment aux articles 2, 3, 5, 9, 14, 16, 21, 22, 27, 43, 55 ;
- 3° Eventuellement, nomination de un ou plusieurs Administrateurs.

M. PISTONATTO CÉLESTIN informe sa nombreuse clientèle qu'il exploite toujours son **Café-Restaurant** au n° 4 de la rue des Oliviers, et qu'il n'a cédé à M. ROSSI que le commerce d'Épicerie.

AGENCE DEFRESSINE

8, Boulevard des Moulins, 8
MONTE CARLO

M. Defressine informe sa clientèle qu'il a transféré son Agence au n° 8 du Boulevard des Moulins.

AMEUBLEMENTS & TENTURES

EUGÈNE VÉRAN

MAISON FONDÉE EN 1888

Villa des Garets, Boulevard de l'Ouest
MONACO (CONDAMINE)

INSTALLATIONS A FORFAIT

Réparations de Meubles

Etoffes — Laines — Crins animal et végétal — Duvets

PRIX MODÉRÉS

A VENDRE UN APPARTEMENT composé de trois pièces avec cuisine et une terrasse, situé rue de l'Eglise, 4, à Monaco, ensemble une cave située rue des Fours. — S'adresser à M. Sauvaigo, à Menton.

LEÇONS ET COURS POUR JEUNES FILLES

S'adresser à l'Externat des Dames de Saint-Maur : Montée de la Royana, villa André-Jeanne, 3, Condamine et villa Bella, boulevard des Moulins, Monte Carlo.

Nettoyage à Sec et Apprêt soigné de tout vêtement.
Blanchissage hygiénique
de flanelles, couvertures, etc. Frisure de plumes et boas. Gants depuis 0 fr. 25
Dentelles remises à neuf.

TEINTURERIE
DE PARIS - A. CRÉMIEUX

Usine à Beausoleil. — Magasin :
villa Paola, 25, boulev. du Nord **Monte Carlo**

BULLETIN

DES

OPPOSITIONS SUR LES TITRES AU PORTEUR

Titres frappés d'opposition.

Exploit de M^e Tobon, huissier à Monaco, 1^{er} février 1909.
Une Action entière de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Étrangers à Monaco : Numéro 46941.

Exploit de M^e Tobon, huissier à Monaco, 1^{er} février 1909.
Une Action ancienne de la Société Industrielle et Artistique de Monaco : Numéro 19.

Exploit de M^e Blanchy, huissier à Monaco, 26 mai 1909.
Une Obligation entière de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Étrangers à Monaco : Numéro 131684.

Exploit de M^e Blanchy, huissier à Monaco, 1^{er} juillet 1909.
Une Action entière de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Étrangers à Monaco : Numéro 28787.

Exploit de M^e Blanchy, huissier à Monaco, 20 juillet 1909.
Deux Actions au porteur de la Société anonyme de l'Hôtel de Paris à Monte Carlo : Numéros 7821 et 10549.

Mainlevées d'opposition.

Néant.

Titres frappés de déchéance.

Obligations de la Société des Bains de Mer et du Cercle des Étrangers à Monaco :

Nos 16580, 16581, 16582, 16583, 22717, 35904, 41364, 41500, 65876, 65877, 65878, 66633, 66634, 66635, 66636, 66637, 66638, 66639, 70309, 70310.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

ARRIVÉES du 25 Septembre au 2 Octobre 1909

Provenance	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Cannes.	vap. Amphion, fr.	Mattei	54 t. march.
Gènes	b.-g. Catterina-Madre, ital.	Olivari	100 t. houille
Saint-Tropez	tart. Ville-de-Marseille, fr.	Tassis	Sable.
Id.	tart. Reine-des-Anges, fr.	Domérégo	Id.
Id.	tart. Clairette, fr.	Rouvier	Id.
Id.	tart. Monte-Carlo, fr.	Gervais	Id.
Id.	tart. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Id.
Id.	tart. Joséphine, fr.	Cassinelli	Id.
Id.	cutter Marguerite, fr.	Cosso	Vin.

DÉPARTS du 25 Septembre au 2 Octobre 1909

Destination	Nom et Nationalité	Capitaine	Chargement
Marseille	vap. Amphion, fr.	Mattei	27 t. march.
Saint-Tropez	cutter Michel, fr.	Fournier	Sur lest.
Nice	b. g. Catterina-Madre, ital.	Olivari	Id.
Saint-Tropez	tart. Ville-de-Marseille, fr.	Tassis	Id.
Id.	tart. Reine-des-Anges, fr.	Domérégo	Id.
Id.	tart. Clairette, fr.	Rouvier	Id.
Id.	tart. Monte-Carlo, fr.	Gervais	Id.
Id.	tart. Ville-de-Monaco, fr.	Lambert	Id.
Id.	tart. Joséphine, fr.	Cassinelli	Id.
Menton	cutter Catarina, monég.	Marquet	Id.
Id.	cutter Marguerite, fr.	Cosso	Vin.

Imprimerie de Monaco — 1909